

Die Stadt wird neu gebaut

Grosse Namen, gute Ideen

«New Basel», «Rheinhattan»: Zumindest klingende Namen gibt es bereits für die grossen Projekte beim Kleinhüninger Hafen. Und auch an guten Ideen fehlt es nicht: Damit die Hochhäuser an möglichst spezieller Lage gebaut werden können, soll aus der Klybeck-Halbinsel eine echte Insel geschaffen werden – mit der Freilegung des Altrheins, der vor fast hundert Jahren zugeschüttet worden ist. Ähnliche Projekte, wenn auch nicht ganz so spektakulär, gibt es am französischen und deutschen Ufer, in Hüningen und Weil. In diesem Herbst haben die drei Städte und Kommunen vereinbart, das Gebiet in den nächsten Jahren gemeinsam weiterzuentwickeln. «3Land» heisst das grenzüberschreitende Projekt, das zusammen mit dem holländischen Planungsbüro MVRDV und den Basler Planern Philippe Cabane und Martin Josephy erarbeitet worden ist.

Das Böse breitet sich immer mehr aus, unerbittlich. Dabei wirkt es auf den ersten Blick eher harmlos, freundlich schon fast mit seinen heiteren Farben Orange, Rot und Blau.

Doch der Eindruck täuscht. Der Stahlbehälter ist böse. Er hat das Schönste auf der Welt kaputt gemacht, die Schifffahrt. Das sagen sie alle im Kleinhüninger «Seemannskeller», wo sich die alten Matrosen der Region Basel einmal im Monat zum Hock treffen. «Wegen dieser Kiste geht das Laden und Löschen heutzutage ruckzuck, wie am Fließband», sagen sie. Da bleibt keine Zeit mehr, um in einer Hafenkneipe ein, zwei Biere hinter die Binde zu kippen und mit den anwesenden Frauen ein bisschen zu plündern und so.

Diese zwei, drei netten Stunden waren früher der wohlverdiente Lohn für die vielen harten Tage auf See. Manchmal bot sich nach einem angeregten Abend in einer Knille sogar die Gelegenheit für eine anständige

Keilerei, im Idealfall gegen die Skandinavier: Die waren aggressiver als alle anderen, darin ist man sich im Seemannskeller ebenso einig wie beim Thema Frauen – die schönsten gibt es in Santos, ganz eindeutig und ganz im Gegensatz zu jenen in China, diesem «Eunuchen-Land» (mehr dazu auf den Seiten 10/11). Die Nordmänner, das waren noch richtige Gegner, an denen man sich messen konnte. Gegen die technische Entwicklung waren dagegen selbst die Schweizer machtlos. Und damit auch gegen die Container.

Die Wunderwaffe aus dem Vietnamkrieg

Der Triumphzug der stählernen Kiste fing in den 1960er-Jahren an, bezeichnenderweise in einem Krieg, in dem der einzelne Matrose, der einzelne Soldat gar nichts galt und Tempo und Effizienz alles waren. Den Vietnamkrieg verloren die Amerikaner zwar, im Welthandel wollte aber bald niemand mehr



Vor dem Aufbruch: Der Kleinhüninger Hafen wird in den nächsten Jahren erweitert und neu angelegt. Damit wird in Basel Nord scheinbar Unmögliches möglich.

Ein Stahlcontainer revolutionierte die Welt. Und jetzt verändert er auch Basel – wegen ihm erhält die Stadt ein neues Gesicht.

Von Michael Rockenbach und Martina Rutschmann, Fotos: Stefan Bohrer

auf ihre logistische Wunderwaffe verzichten. Im Container konnten die Waren gut verpackt und ohne mühsames Umladen ans andere Ende der Welt geschickt und nach der Verarbeitung bei Bedarf auch wieder zurückbeordert werden, ohne dass die Transportkosten gross ins Gewicht fielen.

Das war der Beginn der Globalisierung. Seither sind auf den Weltmeeren mehr und mehr Waren unterwegs, die Container werden grösser und mit ihnen wachsen auch die Schiffe. Schon heute gibt es Ungetüme von 400 Meter Länge und 60 Meter Breite, die bis zu 15 000 Container laden können – und noch grössere sind bereits im Bau.

Anlaufen können sie nur noch die allergrössten Häfen: Rotterdam, Hamburg, Antwerpen und das britische Felixstowe in Europa, die nun daran sind, ihre Kapazitäten zu erweitern, teilweise aufs Doppelte oder Dreifache. Mittelmeerstädte wie Genua haben möglicherweise eine grosse Vergangenheit als See-

fahrerstaaten, aber keine Zukunft mehr für das ganz grosse Containergeschäft.

Für den Seemannskeller ist diese Entwicklung ein Fluch, für Basel könnte sie aber auch eine Chance sein. Denn der Container wird auch diese Stadt noch stark verändern. Dafür sorgen die holländischen Be-

**Das ist die Gelegenheit,
um Basel neu zu erfinden.
Ein Traum, den die Stadt
schon lange hat.**

hörden mit ihrer Vorgabe, dass ab dem Rotterdamer Hafen künftig mindestens zwei Drittel der Waren per Schiff oder Bahn weitertransportiert werden müssen, damit es auf den Strassen nicht zum Verkehrskollaps kommt. Darum rechnet man nun auch im

Kleinhüninger Hafen mit einem deutlich grösseren Warenumschatz. Die Rede ist von einer Verdoppelung bis 2030, was den Bau eines neuen Containerterminals nötig macht – die Gelegenheit, um Basel an bester Lage am Rhein neu zu erfinden und neu zu bauen. Ein Traum, den diese Stadt schon seit Jahren hat, weil sie in ihren engen Grenzen kaum mehr wachsen kann.

Direktoren staunen Bauklötze

Zumindest im Kleinformat existiert die neue Stadt bereits. Und ihr Anblick begeistert auch gestandene Männer wie Hafendirektor Hans-Peter Hadorn und den Basler Volkswirtschaftsdirektor Christoph Brutschin (SP). Wenn sich die beiden Herren über das Modell mit den Bauklötzchen beugen, strahlen sie fast noch mehr als ein kleines Kind vor seinem ersten selbstgebauten Türmchen, das länger als drei

*Das meistgeklaupte
Magazin Basels.
Bitte kaufen.*

Die besten Restaurants in Basel neu getestet.
Jetzt am Kiosk, im Buchhandel und auf www.gehtaus.ch



Sekunden hält. Stolz zeigt Brutschin auf «Rheinhattan», die Hochhäuschen auf dem neuen Klybeckinselchen, und schwärmt: «Schöner wohnen mit einem noch schöneren Ausblick – das geht fast nicht!» Oder vielleicht doch? In den neuen, attraktiven Häuserzeilen am Land zum Beispiel. Da lasse sich nicht nur wohnen, sondern auch leben, richtig leben. Und arbeiten. «Da entsteht ein neuer Stadtteil, der alles hat – Geschäftshäuser, Wohnraum, Kulturbetriebe, Restaurants und Hotels», sagt Brutschin.

Über eine zusätzliche Rheinbrücke soll das sogenannte «New Basel» zudem mit Hünningen verbunden werden – ein weiteres Wachstumsgebiet. Insgesamt 20 000 Menschen sollen schliesslich in diesem Dreieck zwischen der Schweiz, Deutschland und Frankreich wohnen und arbeiten. Es sind schöne Pläne, die schon seit Längerem in dieser oder in ähnlichen Formen bestehen; bis jetzt wurden sie in der Öffentlichkeit aber eher zurückhaltend aufgenommen – als Luftschloss.

Planung wird konkret

Das dürfte sich nun ändern. Denn bei den Schweizerischen Rheinhäfen wird die Planung eines neuen Hafenbeckens konkret, wie Direktor Hans-Peter Hadorn der TagesWoche bestätigt. Im Anschluss an das Hafenbecken 2 soll auf dem Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs das neue Hafenbecken 3 mit einem Terminal entstehen. Nach dem Bau könnte die Containerlogistik vom Westquai dorthin verlegt werden – womit am Rhein Platz frei wird für neue Häuser. Die Kosten veranschlagt Hadorn auf 80 bis 90 Millionen Franken für das Hafenbecken und auf 60 bis 70 Millionen für den Containerterminal.

Bei der Finanzierung kommt dem Terminal entgegen, dass SBB Cargo von den Terminal-Plänen fast so begeistert sind wie Brutschin von «Rheinhattan». «Dank seiner Lage direkt am Hafen und am Bahnkorridor Rotterdam–Genua eignet sich Basel Nord wie kein zweites Areal als Gateway», sagt Pressesprecher Christoph Rytz: «Das ist genau das, was die Schweiz



Spektakuläre Pläne: Auf der neuen Insel beim Kleinhüninger Hafen soll «Rheinhattan» entstehen – ein Hochhausquartier, das über eine zusätzliche Rheinbrücke mit Hünningen verbunden würde (obere Illustration). Voraussetzung dafür ist die Verlegung eines Teils des Hafens und der Hafenbahn weg vom Rhein – ins geplante Hafenbecken 3. Der ideale Platz dafür liegt im Anschluss an das Hafenbecken 2 und quer dazu (Bild unten, im Vordergrund). Nach dem Bau müssten die Schiffe unter der Autobahn an die bestehende Bahnlinie fahren, wo die Container im neuen Terminal umgeladen werden könnten. Der genaue Standort steht noch nicht fest.

Fotos: Baudepartement Basel/Schweizerische Rheinhäfen



Es gibt auch kritische Stimmen. «Rheinhattan» sei zu unbescheiden für Basel, ein Schickimicki-Projekt.

braucht. Unsere kleineren und mittleren Terminals sind alle ausgelastet.» Darum planen SBB Cargo nun zwei grosse Drehscheiben – «Basel Nord» für den Umschlag zwischen Schiff und Bahn und «Limmatal» als Umladestation für die Bahn. «Mit diesen beiden Projekten können wir den stark zunehmenden Containerverkehr bewältigen», sagt Rytz. Darum stellen SBB Cargo und der Bund auch finanzielle Beiträge an den Bau der Terminals in Aussicht.

Ein Grund, warum Hafendirektor Hadorn nun hofft, dass der Gateway samt Hafenbecken 3 bis 2016 fertiggestellt wird. Danach könnte das neue Wohn- und Geschäftsquartier am Rhein aufgezogen werden – falls die dort ansässigen Logistikunternehmen nicht auf ihre langfristigen Bauverträge pochen. Die Hafenleitung will ihnen einen Platz am neuen Containerterminal anbieten – eine Offerte, die für die Firmen offenbar interessant ist. André Auderset, Geschäftsführer der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS), spricht jedenfalls von einem gemeinsamen Werk: «Wenn wir in Basel konkurrenzfähig bleiben wollen, müssen wir diese Pläne unbedingt umsetzen.»

Mehr Diskussionen sind im Basler Kantonsparlament zu erwarten, das voraussichtlich über den Kredit für den Bau des Hafenbeckens entscheiden wird. Zumindest einen Teil der Ausgaben will Christoph Brutschin mit Baurechtszinsen für die neuen

Häuser wieder hereinholen. Die Rechnung ist einfach: Je besser die privaten Investoren an den Wohnungen verdienen, desto mehr können sie dem Staat abgeben.

Naturschutz kündigt Einsprache an

Ein System, das neben den Hoffnungen auf gute Einnahmen auch Befürchtungen weckt. In Architekturkreisen sind jedenfalls schon jetzt neben Lobeshymnen auch kritische Stimmen zu hören. «Rheinhattan» sei zu unbescheiden für Basel – ein Schickimicki-Projekt, in dem sich nur Reiche eine Wohnung leisten könnten. Offen sagt das in der Baubranche selbstverständlich niemand, solange es noch Aussicht auf den einen oder anderen interessanten Auftrag gibt. Umso entschlossener werden sich die Bedenkenträger wohl im Grossen Rat äussern.

Weiterer Widerstand ist von Seiten der Naturschützer zu erwarten. Pro Natura sorgt sich um die

«ökologisch wertvolle» Pflanzen- und Tierwelt, die in den vergangenen Jahren bei den Bahngleisen entstanden ist. «Wir bezweifeln, dass die Tiere und Pflanzen den Ausbau schadlos überstehen könnten», sagt Geschäftsführer Thomas Schwarze. Darum müsse der Hafen mit einer Einsprache von Pro Natura rechnen. Noch hoffe Schwarze allerdings auf eine einvernehmliche Lösung – und genügend grossen Ersatzflächen.

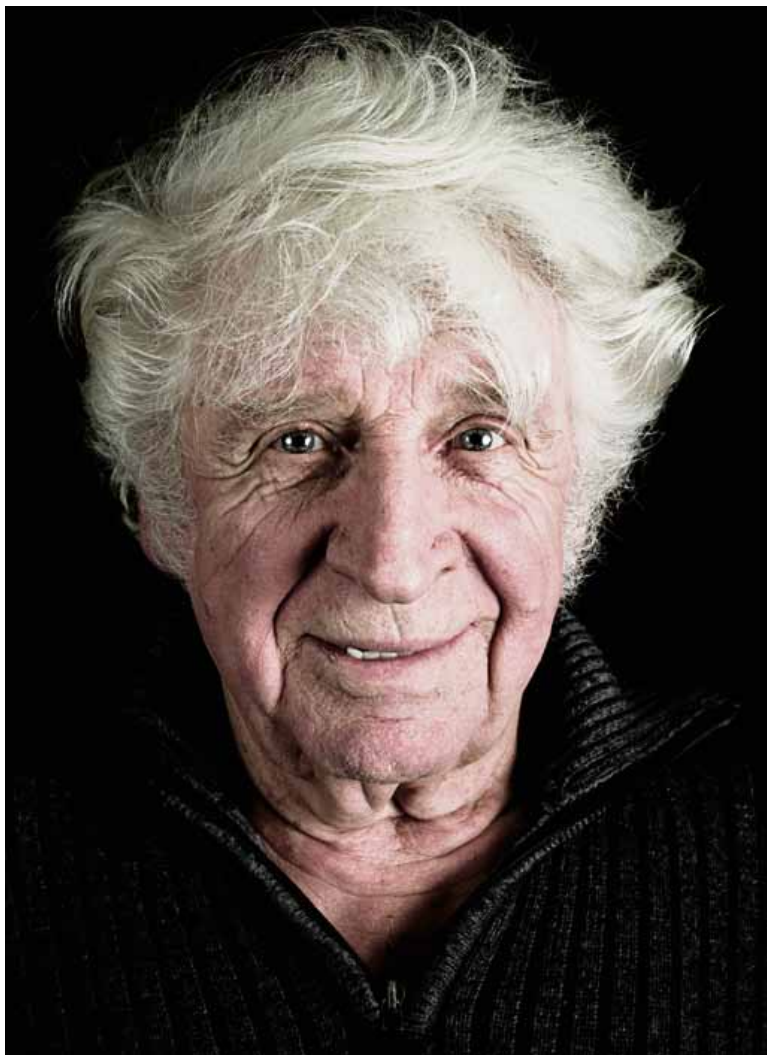
Echsen, Baurechtszinsen, Baurechtsverträge – noch gibt es einige Probleme, die Hadorn und Brutschin lösen müssen. Aber warum verzagen?

Was ist das schon im Vergleich zu den Abenteuern, welche die Männer aus dem Seemannskeller überstehen mussten? Motorschäden, lebensgefährliche Krankheiten und Taifune. Allen Gefahren haben sie standgehalten, nur dem Container mussten sie sich beugen. Und diese erbarmungslose Kiste haben Hadorn und Brutschin ja schon mal auf ihrer Seite.

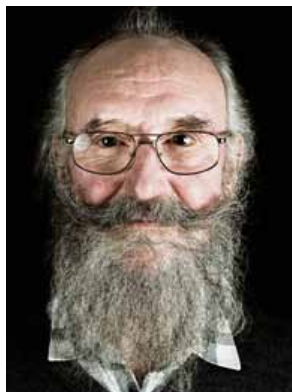
Webcode: @agzyc

Willy und die pensionierten Seemänner

In einem versteckten Lokal am Kleinhüninger Hafen treffen sich einmal im Monat ehemalige Seeleute, um zusammen Seemannsgarn zu spinnen.
*Von Martina Rutschmann,
 Fotos: Stefan Bohrer*



Willy Rechsteiner geniesst die Hock-Abende des Seemannsclubs mit Kollegen wie ...



Oskar von Weissenfluh...



...oder Kelly Bürgisser.

Willy Rechsteiner (76) hat einmal eine Meerkatze von Afrika in die Schweiz gebracht. Eine Meerkatze ist ein Affe und somit ein seltener Gast in einem Zug von Genua nach Basel. Als der Kondukteur das Tier sah, sagte er «Arrivederci» – und ging weiter. In Basel fragte Willy einen Tierwächter im Zoo, ob er den Affen aufnehmen könne. Er konnte nicht. Ein Jahr würde das Tier höchstens überleben, sagte der Wächter noch. Willy brachte den Affen zu seinen Eltern aufs Land. Dort lebte er ohne Käfig draussen und im Haus, wie eine Katze. Er wurde 15 Jahre alt.

Früher wurde jemand Seemann, weil er etwas erleben und die Welt sehen wollte. Willy Rechsteiner war in Panama, Hawaii, Japan, auf den Philippinen, in Indien, Singapur. «Ich habe die Welt gesehen.»

Vom Reiniger zum Maschinenchef

Freitagabend im «Seemannskeller» in Kleinhüningen. Wer nicht weiss, wo das Restaurant ist, findet es kaum. Auf dem Containerareal beim Hafen beleuchtet ein Licht die schmale Treppe, die hinab in die Beiz führt. Auf dem restlichen Gelände ist es stockdunkel, kein Mensch ist zu sehen. Tagsüber essen Mitarbeiter des Hafens und der ansässigen Firmen im Restaurant. Einmal im Monat treffen sich hier pensionierte Seemänner. Ihre Geschichten ähneln sich. Die meisten führen zuerst auf dem Rhein, dann auf hoher See. Bei Willy Rechsteiner war es umgekehrt. Was die Männer verbindet, ist die Nostalgie. Die Erinnerung an eine Zeit, die es nicht mehr gibt.

Bevor die rund zwei Dutzend Männer zum geselligen Teil des Abends übergehen, gehen sie die Traktanden durch. Es ist 20 Uhr. «Wir sollten uns früher treffen», sagt Markus Müller, Präsident der Basler Sektion des Schweizerischen Seemannsclubs. Die

Männer stimmen ab, ob der Hock im Winter eine Stunde früher beginnen soll – wegen der Dunkelheit. Willy Rechsteiner ist dafür, bemerkt aber: «Um 19 Uhr ist es auch dunkel.» Er war selber einmal Präsident des Schweizer Seemannsclubs.

Die Männer hier waren Matrosen, Maschinenarbeiter, Köche, Kapitäne. Obwohl sie alle längst sesshaft sind, spielt die See eine wichtige Rolle in ihrem Leben – wenn auch auf eine andere Art als früher. Clubpräsident Markus Müller schlägt vor, man könne doch zusammenschliessen nach Thun an die Seespiele fahren. Dort wird der Untergang der «Titanic» als Musical aufgeführt. Aber: «Es ist ein bisschen ziemlich teuer», sagt Müller. Er liest aus dem Prospekt vor. «Rollstuhlfahrer sind gratis.» Ein Mann fragt: «Wo kann man Stühle mieten?» Gelächter. Seemannshumor.

Willy Rechsteiner ist fast der Einzige hier, der nicht tätowiert ist. «Du bist ja ganz nackt», musste er

Willy ist einer der wenigen nicht Tätowierten. «Du bist ja nackt», musste er sich oft anhören.

sich früher oft anhören. Lieber nackt als abgestempelt, war seine Devise. «Tätowierungen waren verpönt», sagt er. «Und ich wusste nicht, ob ich vielleicht einmal einen anderen Beruf ausüben möchte – mit Anker an dem Arm wäre das schwierig geworden.»

Als Willy Rechsteiner beschloss, zur See zu fahren, musste er zuerst die Schiffe reinigen. Es folgten Reparaturen. Am Ende war er Maschinenchef. Heute noch wird er für Inspektionen aller Art angefragt. Früher nahmen die Reedereien fast jeden, der eini-



Auf den ersten Blick sieht es aus wie in einer gewöhnlichen Beiz. Wenn man die Männer aber genau anschaut und ihnen zuhört, ist klar: Im «Seemannskeller» ist Seebären-Treff.

germassen etwas auf dem Kasten hatte. Heute ist es schwierig, Nachwuchs zu finden, in der Schweiz fast unmöglich. Der Lohn ist tief, die Anforderungen höher als früher – und um Asien oder Amerika zu sehen, reicht genügend Kleingeld.

Ausserdem ist alles hektischer geworden. Ein Schiff liegt kaum mehr wochenlang im selben Hafen. Früher schon. Egal, ob gerade Krieg war. Oder eine Revolution begann. So wie damals, in den 1950er-Jahren in Havanna. «Es war wahnsinnig», erzählt Rechsteiner. «Ein kubanischer Offizier hat mir seine Mütze geschenkt, ich habe sie heute noch.» Fidel Castro wurde Regierungschef – und Willy Rechsteiner war dabei. Wie auch in den Kriegen im Kongo, in Algerien, Kame-

run. «Manchmal wollten Fremdenlegionäre auf unser Schiff flüchten und desertieren. Wir nahmen sie nicht mit.» Alle hier haben solche Geschichten auf Lager.

**Früher wurde man Seemann,
um die Welt zu sehen. Heute
reicht genug Kleingeld, um
Asien zu sehen.**

Geschichten von Kriegen, von Stürmen, von Frauen. Wer nicht erzählen mag, lässt die Tätowierungen berichten. Blasse Geschichten auf der Haut.

Im kommenden Jahr feiert der Schweizer Seemannsclub sein 50-jähriges Bestehen. Markus Müller fragt in die Runde, welche Gründungsmitglieder noch lebten. Willy bietet an, Fotos von den Grabsteinen zu organisieren. Galgenhumor. Es wird beschlossen, fürs Fest eine Halle zu mieten. Wer heute nicht dabei ist, wird die Infos zum Fest in der Clubzeitung «Flaschenpost» lesen. Willy Rechsteiner ist Redaktor der Zeitung. Darin sind unter anderem Artikel über das Verschwinden von Bananen-Schiffen zu finden.

Dass Seemänner wie diese hier in Kleinhüningen ebenfalls am Aussterben sind, steht da nicht. Denn noch sind sie da. Sie, ihre Erinnerungen – und das Seemannsgarn, das sie spinnen. **Webcode: @agzyd**

Anzeigen

S'isch nur e Sprüngli zum Brändli

- Barfüsserplatz
- Freie Strasse
- Steinen
- Arlesheim

150 g Rahmtruffes für Fr. 12.– (statt 22.–)

MAX BECKMANN

Die Landschaften
04.09.2011 – 22.01.2012

kunstmuseum basel



Fest verankert: Der Kultur- und Gastrobetrieb «Das Schiff» soll sukzessive neue Nachbarn erhalten.



Street-Art-Künstler markieren bereits die Hafennischen.

Freiraum-Aktivisten haben Land in Sicht

Im Hafen tun sich Kultur-Brachen auf wie vor zwölf Jahren auf dem nt/Areal. Jetzt suchen die Basler Behörden Ideen für Zwischennutzungen. *Von Marc Krebs*

Die Rheinschiffe schaukeln dieser Tage wieder stärker im Basler Hafen. Der Wasserpegel steigt täglich – ebenso die Neugierde: Was wird 2012 an neuen Nutzungen ans Ufer gespült?

Durch den Rückzug der Industrie eröffnen sich zwischen der Dreirosenbrücke und der Wiese Industriebrachen. Der Uferweg wird geöffnet und Bahngeleise hinter der Uferstrasse zunehmend aufgehoben. Eine 10 000 Quadratmeter grosse Parzelle (Ex-Esso) ist bereits frei, in den nächsten Monaten werden auch die mächtigen Silotanks der Migrol abgebaut.

Durch die veränderten Bedürfnisse der Hafenvirtschaft verliert der Rheinabschnitt am Klybeckquai für sie an Bedeutung (siehe Seite 9). Bevor hier ein neues Quartier entsteht, eröffnen sich Freiräume. Diese möchten die Behörden nicht verwahrlosen lassen oder illegal besetzt sehen. Weshalb der Kanton zusammen mit den Schweizerischen Rheinhäfen demnächst eine Ausschreibung lanciert. Gesucht sind Ideen für Zwischennutzungen entlang des Klybeckquais. Dieser weist eine Länge von 1,3 Kilometern und eine Tiefe von 20 bis 30 Metern auf. Hinzu kommen die Industriebrachen, die sich landeinwärts auftun. «Zwischennutzer

sind wichtige Akteure für uns im Bereich der Stadtentwicklung», sagt Thomas Waltert vom Planungsamt. Ein starkes Bekenntnis, das man so von den Basler Behörden selten gehört hat.

Entsteht hier ein Ersatz für das nt/Areal, das dem soziokulturellen Wildwuchs jahrelang eine Heimat bot? Von der Fläche her: ja. Dennoch scheuen die Behörden den Vergleich mit dem alten Rangierbahnhof – wohl auch, weil man die Kleinhüninger Anwohner nicht unnötig aufschrecken möchte.

Mischnutzung bevorzugt

Welche Art Zwischennutzung ist vorstellbar? «Wir sind offen für verschiedene Ideen», sagt Waltert, der noch keine Details verraten möchte, ehe der Projektausschrieb von der Regierung absegnet worden ist.

Sicher ist: Der alte Uferweg soll aufgewertet werden, mit Pflanzungen und Sitzgelegenheiten – Basel erhält eine weitere Begegnungszone am Wasser. Und was die Brachen betrifft: Die Wunschvorstellung? Eine Mischnutzung. Gastronomie, Kultur und Gewerbe sollen die Brachen mit Leben füllen. Denkbar wäre etwa ein Container-Park, wie man ihn aus Zürich kennt.

Soziokulturelle Nutzung im Hafen ist nicht ganz neu: Im Ostquai haben sich schon vor Jahren Kreativwirtschaftler eingenistet, ebenso am Westquai. Hier tanzten auch schon vor zehn Jahren Menschen mit Blick auf den Rhein durch die Nacht. «Denkfabrik» hiess der Betrieb, der damals allein auf weiter Flur war und heftigen Widerstand erfuhr, Stichwort: Nicht hafengerechte Nutzung.

Danach zog Onorio Mansutti mit der Stiftung Brasilea ins sanierte Gebäude ein und verwandelte es in einen Ausstellungsraum mit grosszügiger Abwärtswohnung. Durch diese ruhige Nutzung wurden die Wogen geglättet.

Getanzt wird seit sechs Jahren einige Schritte flussaufwärts, auf dem «Schiff», das im Basler Partykalender mittlerweile fest verankert ist. «Wir sind auf gutem Kurs», sagen Cécile Grieder und Jonas Kaufmann.

Das war nicht immer so: Vor vier Jahren drohte das «Schiff» zu kentern, es stand nicht gut um die Finanzen. Mittlerweile sei das Budget ausgeglichen. Das «Schiff» verzichtet auf das Risiko kostenintensiver Konzerte und positioniert sich klar als Restaurant und Tanzlokal. Dennoch ist es bezüglich Besucherzahlen noch immer Schwankun-

gen ausgesetzt: abgelegen, als einzige Freizeitattraktion im Hafen (das benachbarte Restaurant Dreiländereck steht schon lange leer). Um näher an Stadt und Bevölkerung heranzukommen, prüfen Grieder und Kaufmann jetzt, ob sie jeweils im Winter am Fusse des St.-Johanns-Park andocken könnten. Zugleich warten die «Schiff»-Betreiber gespannt auf die Zwischennutzungen. «Konkurrenz würde das Geschäft hier beleben», sind sie sich einig.

Erste Interessenten vorhanden

Einen leichten Vorgeschmack servierte im Herbst die Buvette des Vereins Marina Basel. Ein Pilotprojekt, das gemäss Co-Initiantin Angie Ruefer geglückt sei. Im nächsten Jahr würde sie den Betrieb gern erweitern, mit Boule-Bahn und Mittagsmenü.

Auf die Ausschreibung durch die Behörden sind auch andere gespannt – darunter das Party- und Variétézelt «Funambolo» (derzeit nt/Areal) oder der Verein Neubasel. Ein Gremium aus Vertretern von Hafenverwaltung und Präsidial- sowie Baudepartement wird die eingereichten Projektideen prüfen und im Sommer erste Zwischennutzer begrüssen. [Webcode: @agzye](#)